Deutscher Bundestag **Drucksache 19/8195**
19. Wahlperiode 07.03.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/7889 –

Schlussfolgerungen der Bundesregierung aus dem Evaluierungsbericht zum Elektromobilitätsgesetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) wurde es den Kommunen im Jahr 2015 erlaubt, Elektrofahrzeugen bestimmte Bevorrechtigungen im Straßenverkehr einzuräumen, beispielsweise reservierte Parkplätze. Außerdem wurden im Gesetz grundlegende Definitionen von Elektrofahrzeugen vorgenommen, auf die andere Gesetze Bezug nehmen.

Im EmoG wurde verankert, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gemeinsam alle drei Jahre und erstmals bis zum 1. Juli 2018 einen Evaluierungsbericht vorlegen. Der erste Bericht wurde mittlerweile vorgelegt (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/elektromobilitaetsgesetz-berichterstattung-2018.pdf?__blob=publicationFile).

Unter anderem zeigt der Bericht, dass das EmoG in den Kommunen kaum angewandt wird. Demnach berichteten nur 22 Prozent der befragten Kommunen, dass sie das EmoG und seine Bevorrechtigungen nutzen. In elf Prozent ist die Anwendung immerhin geplant. 43 Prozent der Kommunen wissen hingegen gar nicht, ob das Gesetz angewandt wird. 24 Prozent der Kommunen nutzen das EmoG nach eigener Aussage definitiv nicht (vgl. ebd., S. 35). Dort, wo das EmoG umgesetzt wird, befördert es allerdings die Elektromobilität: So zeigt sich in den teilnehmenden Kommunen eine leicht positive Wirkung auf die Bestands- und Neuzulassungszahlen von E-Fahrzeugen (vgl. ebd., S. 21).

Der Bericht führt zudem verschiedene Handlungsempfehlungen an. Darunter sind Vorschläge, um das EmoG stärker an die Anforderungen der Kommunen anzupassen sowie Fehler des Gesetzes zu korrigieren und so die positiven Effekte auf den Durchbruch der Elektromobilität zu verstärken (vgl. ebd., S. IV ff.). So wünschen Kommunen beispielsweise, die Bevorrechtigungen auf mehr Fahrzeugklassen auszudehnen. Die Gutachter empfehlen konkret eine Öffnung des EmoG für Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen, um eine elektrifizierte City-Logistik zu unterstützen. Auch sollten nach Einschätzung der Gutachter

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 5. März 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

die nicht mehr zeitgemäßen Umweltkriterien für Plug-In-Hybride, die die Bevorrechtigungen nutzen können, angepasst werden – beispielsweise durch eine Erhöhung der geforderten elektrischen Mindestreichweite.

Weil der Bericht nicht von den beiden Bundesministerien, sondern durch externe Auftragnehmer angefertigt wurde, ist aus Sicht der Fragesteller unklar, inwiefern die zahlreichen im Bericht formulierten Erkenntnisse von der Bundesregierung geteilt werden, und inwiefern die unterschiedlichen Handlungsempfehlungen von der Bundesregierung auf den Weg gebracht werden.

1. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass 43 Prozent der für den Bericht befragten Kommunen nicht wissen, ob das EmoG vor Ort bereits umgesetzt wurde (vgl. ebd., S. 35)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

2. Inwiefern ist das im Bericht als Grund aufgeführte „Defizit an Informationen zum Regelungsrahmen“ (ebd., S. 34) nach Ansicht der Bundesregierung auf unzureichende Informationen seitens der Bundesregierung zurückzuführen?

Um den Informationsfluss an die Kommunen zu sichern, hatte die Bundesregierung die kommunalen Verbände sowohl in die Erarbeitung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) als auch bei der Erarbeitung des Evaluierungsberichts eingebunden. Die kommunalen Verbände sind zudem nach Verabschiedung des EmoG gezielt auf die Möglichkeiten des EmoG hingewiesen und gebeten worden, die Kommunen darüber zu informieren.

3. Inwiefern teilt die Bundesregierung die im Bericht aufgeführte Einschätzung, dass es für die breitere und bessere Anwendung des EmoG nötig sei, die Kommunikation an die Kommunen zu verbessern und den Gesetzesvollzug zu unterstützen (vgl. ebd., S. 42)?

5. Welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung nunmehr ergreifen, um das EmoG in mehr Kommunen bekannt zu machen und zur Anwendung zu bringen?

6. Auf welche Weise wird die Bundesregierung der Empfehlung im Bericht nachkommen, die Kommunikation mit den Kommunen seitens des Bundes beispielsweise durch eine Kommunikationskampagne zu verbessern, um sie effektiv bei der Anwendung des EmoG zu unterstützen und die Anzahl der anwendenden Kommunen zu erhöhen (vgl. ebd., S. VI)?

7. Inwiefern wird die Bundesregierung insbesondere die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, Vorlagen und Best-Practice-Leitfäden zur Umsetzung des EmoG für die Kommunen zu erstellen, die eine breitere und einfachere Anwendung des EmoG ermöglichen, z. B. mit Anwendungsempfehlungen, Erläuterungen zur rechtssicheren Sanktionierungsmöglichkeit und Musterbeschlussvorlagen für Kommunalparlamente (vgl. ebd., S. VI)?

9. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um diese Kommunen doch noch von einer Umsetzung zu überzeugen?

Die Fragen 3, 5 bis 7 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird einen Leitfaden erstellen und diesen den Kommunen zur Verfügung stellen.

4. Welche Informationsmaterialen und -kampagnen, um das EmoG in den Kommunen bekannt zu machen und zur Anwendung zu bringen, hat die Bundesregierung seit Einführung des Gesetzes erstellt bzw. durchgeführt?

Im Rahmen der sechsten Fachkonferenz „Elektromobilität vor Ort“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur am 26. und 27. März 2019 in Stuttgart wird dem EmoG ein eigener Veranstaltungsblock gewidmet. Zusätzlich können sich Kommunen auf den Internetseiten des „Startersets Elektromobilität“ auch über das EmoG informieren. Das Informationsangebot zum EmoG wird aktuell ausgebaut.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 3, 5 bis 7 und 9 verwiesen.

8. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass 24 Prozent der für den Bericht befragten Kommunen das EmoG nicht umsetzen (vgl. ebd., S. 35)?

In vielen kleinen Kommunen gibt es keine Parkplatzbewirtschaftung, keine Busspuren, keine Durchfahrtbeschränkungen o. Ä.

10. Inwiefern plant die Bundesregierung, das EmoG zu novellieren und dabei insbesondere die im Bericht aufgeführten Handlungsempfehlungen einfließen zu lassen?

11. Inwiefern haben die zuständigen Ressorts bereits mit der Ausarbeitung eines Gesetzentwurfs zur Novellierung des EmoG begonnen?

12. Wann wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur Novellierung des EmoG vorlegen?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Ausschussdrucksache 19(15)98 verwiesen.

13. Wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG der im Bericht aufgeführten Empfehlung nachkommen, dass Plug-In-Hybridfahrzeuge auch weiterhin Bevorrechtigungen in Anspruch nehmen sollen (vgl. ebd., S. IV), obwohl solche Fahrzeuge in bestimmten anderen europäischen Staaten im Straßenverkehr nicht bevorrechtigt werden (vgl. ebd., S. 51), und wenn ja, warum?

14. Wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, die geforderte elektrische Mindestreichweite für Plug-In-Hybridfahrzeuge, um Bevorrechtigungen in Anspruch nehmen zu können, anzuheben (vgl. ebd., S. V)?

    Wenn ja, welche Anhebungen für welche Jahre plant die Bundesregierung?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird die sog. Umweltkriterien für Plug-In-Hybridfahrzeuge prüfen.

Im Übrigen wird auf die Ausschussdrucksache 19(15)98 verwiesen.

15. Inwiefern wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, die Fahrzeugklassen N2 (Nutzfahrzeuge von 3,5 bis 12 Tonnen) und N3 (Nutzfahrzeuge über 12 Tonnen) in den Anwendungsbereich des EmoG aufzunehmen, um die elektrifizierte City-Logistik der Kommunen zu unterstützen (vgl. ebd., S. V), und welche Bevorrechtigungen sollen diese Fahrzeugklassen in Anspruch nehmen dürfen?

17. Inwiefern wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, leichte Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von maximal 45 km/h (Fahrzeugklassen L1e, L2e, L6e) in den Anwendungsbereich des EmoG aufzunehmen, damit Kommunen gezielt Parklösungen für diese Fahrzeuge, insbesondere in Sharing-Systemen, schaffen könnten (vgl. ebd., S. V), und welche Bevorrechtigungen sollen diese Fahrzeugklassen in Anspruch nehmen dürfen?

19. Inwiefern wird die Bundesregierung der im Bericht aufgeführten Empfehlung nachkommen, zu prüfen, ob die Fahrzeugklassen M2 und M3 (Busse) in den Anwendungsbereich des EmoG aufgenommen werden sollten (vgl. ebd., S. V)?

20. Zu welchem Ergebnis ist diese Prüfung gegebenenfalls gekommen, inwiefern wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG diese beiden Fahrzeugklassen in den Anwendungsbereich des EmoG aufnehmen, und welche Bevorrechtigungen sollen diese Fahrzeugklassen in Anspruch nehmen dürfen?

Die Fragen 15, 17, 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird prüfen, ob Erweiterungen auf weitere Fahrzeugklassen möglich und sinnvoll sind.

Im Übrigen wird auf die Ausschussdrucksache 19(15)98 verwiesen.

16. Wie viele Fahrzeuge der Fahrzeugklassen N2 und N3, die die Anforderungen an Bevorrechtigungen aus dem EmoG erfüllen oder alternativ – bei unzureichender Datenlage – einen rein batterieelektrischen Antrieb oder Brennstoffzellenantrieb besitzen, sind derzeit in Deutschland jeweils zugelassen?

Bestand an N2- und N3-Fahrzeugen am 1. Oktober 2018 nach bestimmten Antriebsarten:

Fahrzeugklasse	Insgesamt	davon	
		Elektro	Brennstoffzelle
N2	432	432	-
N3	22	22	-
Insgesamt	454	454	-

18. Wie viele Fahrzeuge der Fahrzeugklassen L1e, L2e und L6e, die die Anforderungen an Bevorrechtigungen aus dem EmoG erfüllen oder alternativ – bei unzureichender Datenlage – einen rein batterieelektrischen Antrieb oder Brennstoffzellenantrieb besitzen, sind derzeit in Deutschland jeweils zugelassen?

Kraftfahrzeuge der Klasse L1e, L2e sowie L6e sind zulassungsfrei, aber versicherungspflichtig. Demnach werden nahezu alle Kraftfahrzeuge dieser Klassen ausschließlich mit einem Versicherungskennzeichen angemeldet. Dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) werden von den Versicherungen nur die Anzahl der am ersten Januar eines Versicherungsjahres ausgegebenen Kennzeichen und rudimentäre technische Daten gemeldet. Dies kann zur Folge haben, dass ein Fahrzeug im Falle eines Versicherungswechsels (und eines neuen Kennzeichens) mehrfach gezählt wird. Daher erfolgt derzeit eine Überprüfung der inhaltlichen und zeitlichen Abgrenzungskriterien der Statistik zu Versicherungskennzeichen.

21. Wie viele Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M2 und M3, die die Anforderungen an Bevorrechtigungen aus dem EmoG erfüllen oder alternativ – bei unzureichender Datenlage – einen rein batterieelektrischen Antrieb oder Brennstoffzellenantrieb besitzen, sind derzeit in Deutschland jeweils zugelassen?

Bestand an M2- und M3-Fahrzeugen am 1. Oktober 2018 nach bestimmten Antriebsarten:

Fahrzeugklasse	Insgesamt	davon	
		Elektro	Brennstoffzelle
M2	16	16	-
M3	212	197	15
Insgesamt	228	213	15

22. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass nach den Erkenntnissen des Berichts nur 56,8 Prozent der Fahrzeuge, die für ein E-Kennzeichen qualifiziert und damit bevorrechtigungsfähig sind, tatsächlich ein E-Kennzeichen haben (vgl. ebd., S. 17)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

23. Inwiefern wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, dass bei einer Neu- bzw. Ummeldung von qualifizierten Fahrzeugen für ein E-Kennzeichen geworben werden sollte (vgl. ebd., S. V), und dass die Bundesregierung für eine einheitliche Information der Zulassungsämter und Fahrzeughalter über E-Kennzeichen sorgen sollte (vgl. ebd., S. 38)?

Die Bundesregierung wird die Empfehlung prüfen.

Im Übrigen wird auf die Ausschussdrucksache 19(15)98 verwiesen.

24. Inwiefern wird die Bundesregierung eine Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung auf den Weg bringen, mit der das E-Kennzeichen zum Regelkennzeichen für alle qualifizierten Elektrofahrzeuge würde?

Das Kraftfahrzeugkennzeichen dient der Identifizierung des Fahrzeughalters. Darüber hinaus-gehende Zuordnungen eines Fahrzeugs zu einer bestimmten Fahrzeuggruppe sind zwar in der FZV vereinzelt vorgesehen (z. B. Oldtimer), liegen jedoch jeweils in der Entscheidung des Fahrzeughalters. Denn mit speziellen Kennzeichen lassen sich Rückschlüsse auf z. B. technische Besonderheiten eines Fahrzeugs herleiten. Daher müssen Maßnahmen zur größeren Sichtbarkeit von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr gegenüber dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung gerechtfertigt sein. Auf einen Antrag des Fahrzeughalters, mit dem dieser bewusst in die E-Kennzeichnung seines Fahrzeugs einwilligt, kann daher nach Ansicht der Bundesregierung unter den bisherigen Gegebenheiten nicht verzichtet werden.

25. Inwiefern wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, leichte Fahrzeuge ohne allgemeines Kennzeichen einheitlich mit einer Plakette zu kennzeichnen, die vergleichbar zur Plakette für ausländische E-Fahrzeuge ist (vgl. ebd., S. V)?

Die Bundesregierung wird diese Empfehlung prüfen.

26. Wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, die Laufzeit des EmoG zu verlängern (vgl. ebd., S. V)?

    Wenn ja, welche Verlängerung plant die Bundesregierung?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung wird diese Empfehlung prüfen.

Im Übrigen wird auf die Ausschussdrucksache 19(15)98 verwiesen.

27. Inwiefern wird die Bundesregierung die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, einen Aufkleber am Parkscheinautomaten für die Kennzeichnung der Gebührenbefreiung straßenverkehrsrechtlich zu ermöglichen, um zu vermeiden, dass Kommunen durch die Gewährung von Bevorrechtigungen in ihrer jeweiligen Parkraumbewirtschaftung durch das Aufstellen von Schildern zusätzlich zu den alternativen Kosten und Mindereinnahmen finanziell belastet werden (vgl. ebd., S. V)?

Diese Möglichkeit soll unabhängig von der Empfehlung mit der nächsten Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die derzeit erarbeitet wird, umgesetzt werden.

28. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass nach Aussagen des Berichts lediglich drei Kommunen Sonderspuren (z. B. Busspuren) für die Nutzung durch Elektrofahrzeuge freigegeben haben (vgl. ebd., S. 40)?

Die Anordnung von Verkehrszeichen liegt in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden der Länder, die in Abhängigkeit der Gegebenheiten vor Ort einzelfallorientierte Lösungen entsprechend den straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben umsetzen.

29. Teilt die Bundesregierung die im Bericht geäußerte Auffassung von Kommunen, dass durch die Freigabe von Busspuren nicht nur der ÖPNV verlangsamt würde, sondern auch Sicherheitsrisiken aufgrund der unterschiedlichen Lichtsignalanlagen und der Wiedereingliederung der Elektrofahrzeuge in den normalen Verkehr bestünden (vgl. ebd., S. 40)?

Elektrisch betriebene Fahrzeuge dürfen auf Sonderfahrstreifen zugelassen werden, wenn dadurch der Linienverkehr nicht wesentlich gestört wird. Werden Krankenfahrzeuge, Fahrräder, Busse im Gelegenheitsverkehr oder elektrisch betriebene Fahrzeuge zugelassen, dürfen auf dem Sonderfahrstreifen keine besonderen Lichtzeichen für den öffentlichen Personenverkehr gezeigt werden, es sei denn, für diese Verkehre werden eigene Lichtzeichen angeordnet. Insbesondere für den Übergang der Sonderfahrstreifen zum allgemeinen Verkehrsraum gilt für die Zulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen auf diesen Sonderfahrstreifen, dass die Gewährleistung eines sicheren und flüssigen allgemeinen Verkehrsablaufs stets vorgeht.

30. Teilt die Bundesregierung die im Bericht geäußerte Auffassung von Kommunen, dass es bei einer Freigabe der Busspuren für Elektrofahrzeuge zu Konkurrenzsituationen und zu Risiken kommen könnte, weil einige Kommunen die Busspuren auch für Radfahrer freigegeben haben (vgl. ebd., S. 40)?

Die Freigabe von Sonderfahrstreifen für anderen Fahrverkehr hat im Rahmen der StVO zu erfolgen, welche in Verbindung mit der begleitenden Verwaltungsvorschrift etwaige Gefahren für andere Fahrzeugarten ausschließt. Dies muss im Einzelfall von den zuständigen örtlichen Behörden berücksichtigt werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

31. Inwiefern wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die Möglichkeit streichen, Busspuren für die Nutzung durch Elektrofahrzeuge freizugeben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 30 verwiesen.

32. Inwiefern wird die Bundesregierung Maßnahmen ergreifen, um die Fehlbelegung von für Elektroautos reservierten Parkplätzen durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren oder durch Elektrofahrzeuge, die parken, ohne zu laden, zu reduzieren?

34. Inwiefern wird die Bundesregierung bei einer Novellierung des EmoG die Möglichkeit schaffen, Parkbevorrechtigungen an das Aufladen bzw. an die Dauer des Aufladens des Elektrofahrzeugs koppeln zu können, da die in manchen Städten praktizierte Beschilderung „während des Ladevorgangs" laut Bericht nicht den Ermächtigungen aus dem EmoG entspreche (vgl. ebd., S. 39)?

Die Fragen 32 und 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird dies prüfen. Eine Schwierigkeit besteht in der rechtssicheren Erkennbarkeit des Ladevorganges.

33. Inwiefern wird die Bundesregierung die im Bericht aufgeführte Empfehlung umsetzen, mit einer Novellierung der StVO die Ausweisung von Stellplätzen an Ladeinfrastrukturen durch eine bundeseinheitliche blaue flächige Bodenmarkierung zu ermöglichen, um für eine deutlich geringere Fehlbelegung der Stellplätze an Ladesäulen zu sorgen (vgl. ebd., S. V f.)?

Es wird auf die Ausschussdrucksache 19(15)98 verwiesen.

35. Mit welchen Staaten pflegt die Bundesregierung einen Erfahrungsaustausch zu Regelungen zur Privilegierung von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr?

Halbjährlich trifft sich die Bundesregierung im Rahmen der Government Support Group (GSG), um neben dem Aufbau von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe auch Themen wie die Privilegierung von Elektrofahrzeugen zu besprechen. In der GSG sind neben Deutschland Belgien, Frankreich, Irland, die Niederlande, Österreich, Polen, Schweden, Slowenien, die Tschechische Republik und das Vereinigte Königreich vertreten.

36. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über diesen Erfahrungsaustausch gewonnen, die bei der Umsetzung des EmoG oder einer Novellierung des EmoG genutzt werden sollen?

Zu den Erkenntnissen gehört, dass viele Mitgliedstaaten ähnliche Anreizmechanismen in ihre nationale Gesetzgebung aufgenommen haben und das EmoG bei einigen dieser Staaten als Vorbild für die eigene Regulierung galt.

37. Auf welche Weise ist die Förderung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge gleich welcher Art im Rahmen der Programme der Städtebauförderung des Bundes möglich?

Maßnahmen im Bereich der Verkehrsanpassung sind im Rahmen der Umsetzung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme in den Programmen der Städtebauförderung des Bundes und der Länder förderfähig. Voraussetzungen sind das Vorliegen eines unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erstellten, integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) und ein förmlicher Beschluss der Stadt oder Gemeinde über die Abgrenzung des Fördergebiets. Zu berücksichtigen ist das Subsidiaritätsprinzip der Städtebauförderung, wonach Finanzierungsmittel für Aufgaben, deren Ursachen nicht aus unmittelbarem Bezug zu städtebaulichen Missständen herrühren, zunächst auch in anderen Investitionshilfen zu suchen sind. Näheres regeln die Städtebauförderrichtlinien der Länder.

38. Auf welche Weise ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Förderung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge gleich welcher Art im Rahmen der KfW-Programme, insbesondere im Rahmen der Energetischen Stadtsanierung, möglich (bitte nach Möglichkeiten für Privatpersonen, Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen aufschlüsseln)?

Das KfW-Umweltprogramm ermöglicht eine zinsgünstige Finanzierung von allgemeinen Umweltschutzmaßnahmen gewerblicher Unternehmen. Neben der Anschaffung von gewerblich genutzten Elektrofahrzeugen können auch Ladeinfrastrukturen gefördert werden. Weitergehende Informationen sind abrufbar unter www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-Umwelt/Finanzierungs angebote/Umweltprogramm-(240-241)/.

39. Auf welche Weise können nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für die Installation von Lademöglichkeiten an Hausstellplätzen in die Modernisierungsumlage einbezogen werden?

Der Gebrauchswert einer Mietsache wird durch eine Maßnahme nachhaltig erhöht, wenn diese nach der Verkehrsanschauung geeignet ist, die Attraktivität der Mietsache für künftige Mietinteressenten nachhaltig zu erhöhen. Ob dies der Fall ist, wenn der Vermieter Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge an den Stellplätzen der Mieter installiert hat, ist in der Rechtsprechung noch nicht entschieden worden.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333